

DYRE REGLER UDEN EFFEKT

Regler medfører store omkostningen, uden at politiske mål opnås

24.03.2026

Nummerplader skal skrues fast – men reglerne virker ikke. Reglerne koster erhvervslivet 6 mio. kr. om året – 45.000 kr. pr. ord – uden at de har haft en effekt på antallet af tyverier.

Det kræver en tilladelse at køre varebil med gods - men embedsmændene forventede præcis nul positive effekter. Til gengæld koster reglerne samfundet op mod 146 mio. kr. over ti år – 17.000 kr. pr. ord pr. år.

Politikerne bør prioritere at samfundets regler løbende evalueres, så de ikke påfører danskerne unødige byrder uden at bidrage til, at de politiske mål opnås.

Med mere end 35 mio. ord i lovgivningen, løber omkostningerne hurtigt op.

Dyre regler uden effekt

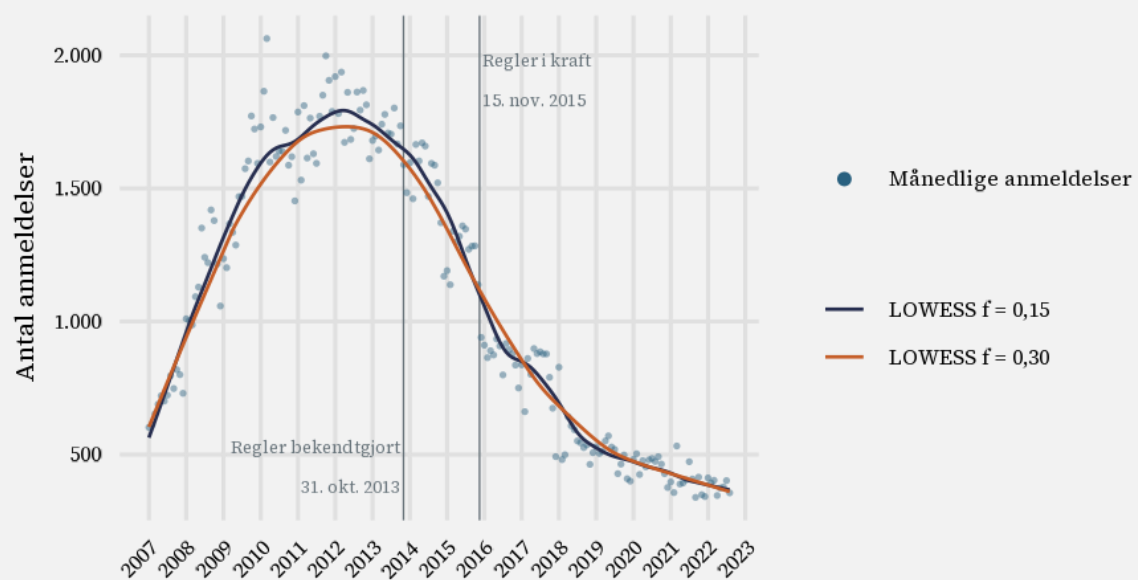
Tilladelsesordning for godskørsel og krav om fastskriving af nummerplader koster mange penge. Effekterne er til gengæld yderst tvivlsomme.

Mængden af regulering vokser år for år. Nye regler indføres ofte med gode intentioner, men uden systematisk dokumentation for, om de virker efter hensigten, og uden systematisk evaluering. Samtidig påfører selv relativt små ændringer i regelmængden betydelige omkostninger for erhvervsliv og borgere.

Dette notat gennemgår to konkrete eksempler: kravet om fastskriving af nummerplader og tilladelsesordningen for godskørsel. Begge regler har medført målbare byrder for erhvervslivet. Ingen af dem er efterfølgende blevet evalueret med henblik på at undersøge, om de har bidraget til at opfylde de politiske målsætninger.

Fastskriving af nummerplader

Figur 1 Reglerne for fastgørelse af nummerpladerne havde ingen dokumenterbar effekt på antallet af tyverier



Kilde: Skatteministeriet, svar på SAU alm. del spm. 737 (2021/22)

Note: Figuren viser antallet af stjålne nummerplader pr. måned fra januar 2007 til og med august 2022.

Kilde: Skatteministeriet, svar på SAU alm. del spm. 737 (2021/22),

<https://www.ft.dk/samling/2021/almindel/sau/spm/737/svar/1906784/2620599.pdf>

Tvivlsomme effekter er aldrig blevet evalueret

Fra 15. november 2015 blev det et krav, at nummerplader skal fastskrives. Figur 1 viser antallet af nummerpladetyverier pr. måned samt datoen for de nye regler. Figuren viser, at

faldet i antallet af stjålne nummerplader begyndte længe før det nye krav trådte i kraft, og at en eventuel effekt af kravet enten er meget beskeden eller helt fraværende.

Kravet er aldrig blevet grundigt evalueret.

Bekendtgørelsen¹

Reglerne om fastskriving af nummerplader blev indført d. 31. oktober 2013 for at dæmme op for det omfattende tyveri af løstsiddende nummerplader. Reglerne trådte i kraft d. 15. november 2015.

Reglerne tilføjede netto 130 ord til regelmængden. 167 ord blev tilføjet og 37 ord fjernet.

Omkostninger: 45.000 kr. pr. ord pr. år

Ifølge Statistikbanken (BIL5) blev der i 2025 registreret 226.974 nye køretøjer i Danmark. Hertil kommer yderligere et mindre antal nye nummerplader som følge af genregistrering efter afmelding, skift af pladetype, nyt registreringsnummer, bortkomst, tyveri eller beskadigelse af nummerplader mv.

Da de fleste køretøjer skal have to nummerplader monteret, svarer det til i alt ca. 450.000 nummerplader årligt.

Hvis det antages, at det i gennemsnit tager 1,5 minutter at montere en nummerplade (forboring, montering af skruer, montering af hætter med korrekt farve), bruges der hvert år i alt ca. 11.250 timer på at montere nummerplader.

I Transportministeriets *Transportøkonomiske Enhedspriser*² er de samfundsøkonomiske timeomkostninger for erhverv opgjort til 528 kr. pr. time. Langt hovedparten af nummerpladerne monteres af professionelle, og derfor kan de direkte samfundsøkonomiske omkostninger opgøres til omtrent 6 mio. kr. om året.

Da de årlige omkostninger ved bekendtgørelsen er ca. 6 mio. kr., og bekendtgørelsen tilføjede ca. 130 ord til regelmængden, svarer de årlige omkostninger til ca. 46.000 kr. pr. ord.

Hastværk

Bekendtgørelsen blev sendt i høring med en frist på kun 30 dage. Høringssvarene bærer præg af, at høringen lå midt i sommerferien fra 26. juni til 26. juli.³

Høringssvarene viser dog, at enkelte var opmærksomme på, at de nye regler ville medføre omkostninger af betydning. Således udtrykker DTL tilfredshed med, at "det skærpede krav ikke angår store tunge køretøjer, hvorved vognmændene undgår at blive påført økonomiske udgifter."⁴

¹ <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2013/1273>

² Se <https://www.man.dtu.dk/myndighedsbetjening/teresa-og-transportoekonomiske-enhedspriser>

³ <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/16840>

⁴ DTL tilfredshed, at det skærpede krav ikke angår store tunge køretøjer, hvorved vognmændene undgår at blive påført økonomiske udgifter

Tilladelsesordning for godskørsel

Tvivlsomme effekter er aldrig blevet evalueret

Da lovforslaget blev fremsat, forventede embedsmændene i Transportministeriet ingen positive effekter af de nye regler. Reglerne er aldrig efterfølgende blevet evalueret med henblik på at undersøge, om de har bidraget til at opfylde de politiske målsætninger.

Tabel 1 Ingen forventede positive effekter af tilladelsesordningen

	Positive effekter	Negative effekter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Væsentlige. Se lovforslag.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Væsentlige. Se lovforslag.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Væsentlige. Se lovforslag.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ja. Se lovforslag.
Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser		Ja

Kilde: Folketinget (2018). Forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, L 234, fremsat i folketingssamlingen 2017/18, sammenfattende skema. Hentet fra https://www.ft.dk/ripdf/samling/20171/lovforslag/l234/20171_l234_som_fremsat.pdf.

Loven⁵

Formålet med lovforslaget var at bekæmpe sort arbejde, socialt bedrageri og illegal arbejdskraft samt øge trafikikkerheden ved at indføre en tilladelsesordning for godskørsel for fremmed regning med varebiler over 2.000 kg.

Lovforslaget tilføjede netto 819 ord til regelmængden. Før lovforslaget indeholdt loven 3.936 ord. Efterfølgende indeholdt loven 4.755 ord.

Omkostninger: 17.000 kr. pr. ord pr. år

Omkostningerne til loven er opgjort til ca. 131-146 mio. kr. over 10 år (middelskøn ca. 139 mio. kr.) svarende til ca. 14 mio. kr. om året. Heraf bærer erhvervslivet 115-130 mio. kr. og det offentlige ca. 16 mio. kr.

Skønnet er baseret på lovforslagets egne konsekvensvurderinger (L 234, afsnit 4 og 5). Erhvervslivets omkostninger består af tre poster: administrative omstillingsomkostninger på 60-75 mio. kr. (engangsomkostninger for ca. 4.100 virksomheder til at ansøge om tilladelser), løbende administrative omkostninger på 3,2 mio. kr. årligt (32 mio. kr. over 10 år) samt gebyromkostninger på i alt ca. 23 mio. kr. over 10 år. Samlet 115-130 mio. kr.

Hertil kommer det offentlige omkostninger på ca. 16 mio. kr., primært Rigspolitiets kontrolopgaver (1,4 mio. kr. årligt). Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens administration (ca. 25 mio. kr. brutto) er gebyrfinansieret og indgår allerede i erhvervslivets gebyromkostninger.

⁵ <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2018/735>

Da loven tilføjer 819 ord til regelmængden, svarer de årlige omkostninger til ca. 17.000 kr. pr. ord.

Hastværk

Lovforslaget blev fremsat d. 26. april og levede dermed ikke op til anbefalingerne i "Vejledning om lov kvalitet", Justitsministeriet (2018), der foreskriver, at "der skal foreligge helt særlige omstændigheder, hvis et forslag fremsættes efter den 1. april."

Lovforslaget blev sammen med ikke mindre end 11 yderligere lovforslag 3. behandlet mandag den 4. juni på Folketingets sidste mødedag i salen – kun 39 dage efter fremsættelsen.

Lovforslaget var i høring i 28 dage fra 9. februar til 9. marts og levede dermed kun netop op til anbefalingen i "Vejledning om lov kvalitet".